BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | **GDYNIA,** dnia 12 października 1932 | NR. 29

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

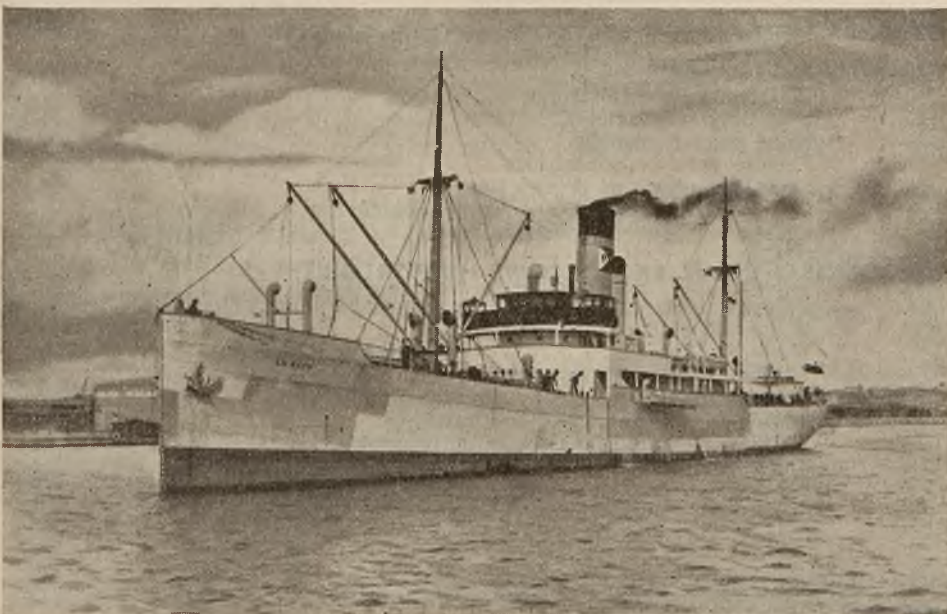


Foto Elite

Statek „Lublin" Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego.
Jeden z najnowszych statków polskiej floty handlowej.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedz. Józef Kunert L. S. C.

TREŚĆ:

Mgr. Praw Henryk Krupski,
Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej
w Gdyni.

Kapitał zagraniczny w Gdyni

Jednym z najbardziej typowych przedsiębiorstw wymagających ciągłej płynności znacznych kapitałów jest port. Tylko taki port może istniei prosperować, w którym instaluje się handel względnie przemysł o dużym rozmachu, poważnych kapitałach i szerokich stosunkach w międzynarodowym handlu. Rozwój portu zależny jest również od własnego zaplecza przedstawiającego zorganizowany rynek konsumcyjnv oraz od możności promieniowania na kraje sąsiednie, co mu daje szanse stania się portem rozdzielczym względnie tranzytowym.

Port gdyński, jako jedynv suwerenny port polski, znkomicie technicznie wyposażony, stanowi niewątpliwie doskonałą atrakcję dla kapitałów zagranicznych.

Zachodzi pytanie, jak należy ustosunkować się do roli kapitału zagranicznego w Gdyni. Zagadnienie to winno być rozważane zarówno z punktu widzenia akwizycji kapitałów dla portu jak też z punktu widzenia oddziaływania tvch kapitałów na politykę gospodarczą Państwa wewnętrzną i zewnętrzną.

O ile chodzi o pierwsze zagadnienie, to wychodząc z założenia, że port siłą faktu poza jego charakterem narodowym, jest zawsze jako brama wpadowa całego świata placem międzynarodowego zainteresowania, musimy kapitałowi zagranicznemu, chcącemu w porcie pracować, nietylko wszelkie drogi ułatwić, lecz także zawsze stwarzać dla niego sytuację ponętną.

Drugie zagadnienie tego problemu, to jest określenie pewnych ram funkcji rzeczonego kapitału w odniesieniu do wewnętrznej i zewnętrznej gospodarki jest trudniejsze i należy rozważać, je pod kątem różnorodnych punktów widzenia. Jakkolwiek zatem zasadniczo pożądana jest penetracja kapitałów obcych w naszym porcie, to z drugiej strony przecenienie tej roli może być w skutkach bardzo szkodliwe dla gospodarstwa narodowego, gdyż nie trudno, aby taka czy inna kapitałowi zagranicznemu udzielona koncesja lub przywilej przerodziła się w monopol faktyczny i eksploatacyjny. Utrzymanie w tej polityce pewnej linji nie jest łatwem zwłaszcza w dzisiejszych czasach braku kapitałów w Polsce; ponieważ kapitał zwykle płynie tam, gdzie go brak i gdzie spodziewa się łatwych i du żych zysków oraz szybkiej amortyzacji, to złamanie dość słabej konkurencji polskiej jeszcze przy uzyskaniu pewnych przywilejów stworzyłoby nierównomierne szanse dla kapitałów obcych w stosunku do własnych.

Zastanówmy się bliżej nad sprawą uprzemysłowienia portu gdyńskiego. W tym dziale gospodarczym wchodziłyby naturalnie w rachubę przedewszystkiem przemysły, przetwarzające surowiec zamorski n. p. zagraniczne nasiona oleiste, produkcja lin okrętowych z manili i sisalu, przeróbka owoców południowych zamorskich, rybny przemysł przetwórczy, hutnictwo i t. d. O ile chodzi o dział eksportowy tego rodzaju przemysłów przetwórczych, to naturalnie należałoby w tym wypadku zagranicznemu kapitałowi, osiedlającemu się w Gdyni iść jak najdalej na rękę, znosić zapory reglamentacyjne, celne, podatkowe, taryfowe, jednym słowem tą pracę popierać; jeżeli zaś chodzi o funkcje tego kapitału w dziedzinie

zbytu wyprodukowanych artykułów na rynku wewnętrznym, to pewne uzgodnienie sprzecznych niejednokrotnie interesów z przedsiębiorstwami konkurencyjnemi wewnątrz kraju jest konieczne. W tym kierunku wybitną rolę spełniać może samorząd gospodarczy, którego opinje o stosowaniu danych metod polityki handlowej winne być miarodajne.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę handel hurtowy o typie morskim, którego tworzenie się w Gdyni jest jednym z kardynalnych konieczności dla rozwoju portu gdyńskiego, to na tym odcinku zarysowują się dwa zasadnicze momenta:

Pierwszy, to powołanie do życia placówek handlowych w Gdyni dla artykułów zagranicznych względnie surowców, których nasz przemysł bezwzględnie potrzebuje, a które dotychczas sprowadza się za pośrednictwem portów obcych. Do artykułów takich zaliczamy n. p. bawełnę, ciężkie skóry i t. p. Zainstalowanie się takiego handlu możemy spokojnie powierzyć kapitałowi obcemu, gdyż nie zmienimy nic w istniejącym stanie rzeczy, przeciwnie zarobki, które porty pośredniczące oraz linje komunikacyjne inkasują, przypadną nam w udziale.

O ile chodzi o drugi rodzaj handlu t. j. artykułami konsumcyjnemi kolonjalnemi, to również zgrupowanie takiego handlu w porcie gdyńskim i odebranie go pośredniczącym portom zagranicznym jest linją, po której należy kroczyć. Wpłynie to nietylko na potanienie danych artykułów, lecz również przesunie zyski obcego pośrednika na naszą stronę. Mam tu na myśli skoncentrowanie importu kawy, herbaty, owoców południowych. Przy tego rodzaju handlu hurtowym importowym, rola kapitału zagranicznego byłaby w zasadzie zbędną i zdaniem moim organizacja handlu wewnętrznego temi artykułami mogłaby być powierzoną rodzimemu handlowi, któremu zarówno zagraniczny kredyt towarowy stałby do dyspozycji jak też i kapitał krajowy mógłby spokojnie i ze skutkiem akcję taką opanować.

Ponieważ niestety jesteśmy w fazie światowego przesilenia gospodarczego w okresie zmagania się ekonomicznego, uwidaczniającego się w pierwszej linji w międzynarodowej wymianie towarów, przeto, chcąc nie chcąc, zmuszeni zostaliśmy wejść na politykę kompensacji, którą własnemi kapitałami trudno uruchomić.

Jeżeli przykładowo wspomnę o imporcie kawy, którą jak wiadomo, sprowadzamy za pośrednictwem domów handlowych w portach niemieckich i holenderskich, to naturalnie przychodzimy do przekonania, że wszedłszy w bezpośrednie porozumienie z producentami brazilijskimi, moglibyśmy ten artykuł konsumcyjny potanieć i zyski pośrednictwa na siebie przelać. W tych jednak warunkach, o których wyżej wspomniałem, stawiamy słuszne żądanie, że o ile mamy ten artykuł konsumować to pragnęlibyśmy, aby kraj, z którego go bierzemy, w rekompensacie i nasze artykuły eksportowe zakupywał. Kapitał zagraniczny, któryby podjąłby się roli przeprowadzenia takiej wymiany i któryby był w stanie to zrealizować, musi być w obecnych warunkach mile widziany. Że naturalnie ten kapitał pragnie mieć zyski, a zyski te z bezpośredniego eksportu są prawie że nie do osiągnięcia, to żądanie partycypowania w zyskach, pochodzących z importu do Polski jest zrozumiałe. Tutaj znowu nasuwa się trudność, jak pogodzić interesa handlu rodzimego z zagranicznym kapitałem. Zdaniem moim dla umożliwienia zrealizowania bezpośredniej naszej polityki kompensacyjnej, musimy i w tym kierunku pewne ofiary ponieść i przy udziale naszego kupiectwa

dopuścić zagraniczny kapitał do zysków w imporcie. Instrument, stworzony przez Rząd w roku zeszłym w formie kompensacyjnych ceł preferencyjnych, nie dał, jak praktyka uczy większych rezultatów, skomplikował czynności handlowe i wskutek polityki restrykcyjnej zagranicy nie może tak się rozwinąć, aby mógł zaważyć na szali naszej ekspansji gospodarczej. Kompensaty zatem bezpośrednie w każdym razie jako malum necessarium dać mogą doraźniejsze i znaczniejsze wyniki.

Reasumując powyższe uważamy za słuszne przyjąć, że udział kapitału zagranicznego w rozwoju handlu i przemysłu w porcie gdyńskim jest zasadniczo pożądany, wobec czego ustosunkowanie się do niego winno być dodatnie, formy jednak jego penetracji muszą być o ile możności ujawnione w celu indywidualnego traktowania poszczególnych zagadnień z tym problemem związanych.

Z IZBY

POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W czwartek dnia 17 listopada br. o godz. 17-tej odbędzie się posiedzenie Prezydjum Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ.

W dniu 4 bm. odbyło się w Grudziądzu posiedzenie Sekcji Przemysłowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby i Przewodniczącego Sekcji Przemysłowej, p. Inż. Z. Jagodzińskiego.

Porządek dzienny obrad obejmował: Sprawy podatkowe (ref. p. radca Czarliński), sprawy socjalne (ref. p. radca Czarliński), sprawy taryf kolejowych, sprawy celne, sprawy eksportowe, sprawy kredytowe (ref. Wiceprezes p. Jagodziński), sprawa cen węgla krajowego (ref. Wiceprezes p. Jagodziński) oraz wolne wnioski.

Przeszło 4-ro godzinne obrady przyniosły pożądane naświetlenie poruszonych spraw i stanowić będą obszerny materjał do dalszych prac Izby.

W SPRAWIE ZMNIEJSZENIA SIĘ RUCHU TELEFONICZNEGO.

Na zapytanie Ministerstwa Poczt i Telegrafów, czem należy tłumaczyć obniżenie się liczby abonamentów telefonicznych oraz rozmów międzymiastowych, Izba wyraziła opinję, że zmniejszenie się ruchu telefonicznego nie można przypisać wyłącznie złej konjunkturze gospodarczej, jakkolwiek moment ten odgrywa niezawodnie dominującą rolę. Zdaniem Izby bezpośredniemi przyczynami, ograniczającemi korzystanie z telefonu, są zbyt wysokie opłaty telefoniczne oraz trudności techniczne w rozmowach międzymiastowych.

Izba wysunęła następujące postulaty: zniesienie opłat za instalację telefonu względnie zredukowanie ich do minimum, obniżenie opłat abonamentowych oraz za rozmowy międzymiastowe o 40—30 proc., przedłużenie okresu normalnej rozmowy pozamiejscowej z 3 na 5 minut z dopłatą 50 proc. za następne 3 minuty i 100 proc. za każde dalsze 3 minuty, wprowadzenie systemu premjowego, według którego opłata za rozmowy międzymiastowe byłaby tem niższą, im więcej rozmów tych uskuteczniono by w miesiącu, zapewnienie szybkości połączeń międzymiastowych i wyrazistości rozmów, gruntowna reforma materjału technicznego na prowincji oraz przedłużenie obsługi telefonicznej z 8-mio na 12-to godzinną w większych miejscowościach prowincjonalnych.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W PAŹDZIERNIKU.

Robót morskich nie wykonano w miesiącu sprawozdawczym. Roboty drogowe wykonano na drodze Oksywskiej, gdzie w dalszym ciągu brukowano jezdnię i układano krawężniki; zabrukowano dojazd do wagi, poło-

żonej przy nabrzeżu Polskiem między magazynami „Pantarei" i „American Scantic Line". Rozpoczęto również budowę drugiego odcinka ul. Warsztatowej, od wiaduktu nr. 4 do nabrzeża Duńskiego. Przy budowie wiaduktu nr. 4 ustawiano w dalszym ciągu rusztowania i montowano konstrukcję żelazną ściągna i wieszarów.

W magazynie „Żeglugi Polskiej" wykonano roboty nad wykończeniem wnętrza. Przy budowie Hali Śledziowej ukończono roboty murarskie i żelbetowe oraz przystąpiono do ustawiania wiązarów dachowych. W magazynie tranzytowym ukończono betonowanie ław fundamentowych oraz konstrukcję żelbetową stropów i parteru na długości 36 m; pozatem wykonano rusztowania i szalowania dla dalszych części magazynu.

OBROTY PORTOWE W PAŹDZIERNIKU.

Zamorski obrót towarowy w porcie gdyńskim w miesiącu październiku kształtował się bardzo pomyślnie, dając w roku bieżącym rekordową cyfrę przeładunku miesięcznego: 539,823,— ton, wobec 476.185 ton w miesiącu poprzednim. Z ogólnej sumy obrotu na przywóz przypada 51.947 t. (we wrześniu 45.357 t.) i na wywóz 487.936 t. wobec 431.428, t. w miesiącu ubiegłym. Zwiększył się zatem w miesiącu sprawozdawczym przywóz o 6.590 t., natomiast wywóz o 56.508 t. Analizując poszczególne pozycje obrotu stwierdzić można, że zwyżkę w przywozie spowodowały takie towary jak owoce świeże 1.166. t. (459 t); kakao, kawa i herbata 1.184 t. (383 t.); fosforyty 6.233 t., (105 t.); skóry 1.160 t. (671 t.); nasiona oleiste 5.206 t. (1.834 t.); rudy żelazne 7,050 t. (1.630 t. żelastwo (złom żel.) 18.372 t. (12.666 t.); ilości innych towarów, jak bawełna, wełna i juta, również kształtowały się korzystniej. W eksporcie dominowały pozycje: węgiel eksportowy 418.300 t. (311.033 t.), węgiel bunkrowy 15.522, t. (11.167 t.), koks 2.735 t. (895 t.), nawozy azotowe 9.334 t. (6.906 t.), celuloza 1.944 t. (1.341 t.) oraz deski i łaty 10.041 t. (2.347 t.).

Wywóz wędlin, jaj i słupów telegraficznych utrzymał się w normach miesiąca zeszłego, spadł nieco eksport bekonów, cukru i szyn kolejowych, pojawiły się znowu ziemniaki 1.242 t. i jelita 222 t. Na szczególną wzmiankę zasługuje cebula 208 t. (po raz pierwszy w r. bieżącym).

Ważniejsze cyfry obrotu w miesiącu sprawozdawczym ilustruje następujące zestawienie:

Import (w tonach)

owoce świeże	1.166,—
owoce suszone	160,—
orzechy	35,—
kawa, kakao, herbata	1.184,—
tytoń	85,—
napoje alkoholowe	44,—
ryby	12,—
śledzie	404,—
fosforyty	6.233,—
tłuszcze zwierzęce surowe	143,—
skóry	1.160,—
nasiona oleiste	5.206,—
oleje	106,—
żywica	17,—
kauczuk	407,—
wyroby gumowe	43,—
rudy żelazne	7.050,—
piryty	4.557,—
żelazo i stal	48,—
żelastwo (złom)	18.372,—
miedź	87,—
wyroby metalowe	27,—
maszyny, aparaty i ich części	189,—
samochody i ich części	21,
papier	407,—
wełna	805,—
bawełna	1.916,—
juta	673,—
len i konopie	15,—
tłuszcze i oleje roślinne	33,—
garbniki	479,—
celuloza	275,
inne towary	588,—
razem . . .	51.947,—

Eksport (w tonach)

ryż wyłuszczony	385,—
mąka ryżowa	360,—
ziemniaki	1.242,—
cukier	1.864,—
napoje alkoholowe	310,—
bekony	3.194,—
wędliny	445,—
drób bity	79,—
masło	1,—
jaja	1.528,—
jelita	222,—
cebula	208,—
makuchy	1.619,—
kości, śrut kostny i mączka	250,—
tłuszcze zwierzęce surowe	65,—
słupy telegraficzne	14.768,—
deski i łaty	10.047,—
węgiel eksportowy	418.306,—
węgiel bunkrowy	15.522,—
koks	2.735,—
nawozy azotowe	9.334,—
szyny kolejowe	1.526,—
cynk	558,—
wyroby metalowe	176,—
papier	86,—
wyroby włókniste	147,—
celuloza	1.944,—
inne towary	1.015,—
razem . . .	487.936,—

Ruch statków w październiku zwiększył się tak pod względem ilości statków, jak i ich pojemności. Zwyżka tonażu statków w miesiącu sprawozdawczym wynosi o 32.332 t. r. n. na wejściu i o 29.773 t. r. n. — na wyjściu. W stosunku do października roku ubiegłego zwyżka ta wynosi 17.233 t. r. n. na wyjściu.

W miesiącu sprawozdawczym zatem zawinęło do portu 377 statków o pojemności 289.958 t. r. n.; wyszło zaś 378 statków o pojemności 274.196 t. r. n.

Srednia ilość statków i ich tonażu, przebywających w porcie. wynosi: 35 w odniesieniu do statków i 734 t. r. n. w odniesieniu do tonażu.

Według bandery ruch statków październiku przedstawia się następująco:

	Na wejściu:		Na wyjściu:	
	statków	t. r. n.	statków	t. r. n.
Polska	39	42.668	40	44.560
Wolne M. Gdańsk	11	890	12	938
Anglja	3	5.369	4	5.958
Czechosłowacja	3	309	2	206
Danja	53	36.617	50	33.466
Estonja	13	7.281	13	7.281
Finlandja	12	8.590	11	7.875
Francja	1	1.004	2	1.817
Grecja	4	10.157	1	2.678
Holandja	6	3.692	5	3.471
Litwa	1	585	1	585
Łotwa	3	3.022	1	3.379

Niemcy	71	35.318	75	38.034
Norwegja	20	21.799	19	17.025
Stany Zjedn. Am.	3	9.765	3	9.765
Szwecja	133	91.105	135	92.110
Panama	1	1.787	1	1.787
Włochy	—	—	1	3.261
	377	279.958	378	274.196

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się nieco odmiennie: pierwsze dwa miejsca jak zwykle zajęły: Szwecja i Polska, a następne kolejno: Niemcy, Danja, Norwegja, Stany Zjednoczone, Finlandja, Estonja i t. d.

Ruch pasażerski skurczył się znacznie, zwłaszcza w kierunku Gdyni.

Przyjechało do Gdyni 324 osoby (we wrześniu 1.105) w tem 252 osoby ze Stanów Zjednoczonych, 27 z Danji, 23 z Finlandji, 7 z Holandji, 9 ze Szwecji, 1 z Norwegji, 4 z Niemiec i 1 z Anglji.

Wyjechało ogółem 558 osób, z czego do Stanów Zjednoczonych 455 osób, do Anglji 98, do Danji i Szwecji po 2 i do Norwegji 1.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu październiku br. statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem 100.463 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 90.307 ton przypada na eksport z Polski i 10.156 ton na import do Polski. Przewozów między portami zagranicznemi nie było w miesiącu sprawozdawczym. Z poszczególnych przedsiębiorstw „Zegluga Polska" przewiozła ogółem w październiku 54.426 ton, „Polbryt" 5.536 ton (bez importu z Anglji), „Polskarob" 40.205 ton i Linja Gdynia-Ameryka 294 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem uwydatnił się wzrost ilości towarów przewiezionych pod banderą polską o około 7.000 ton.

„Żegluga Polska" Sp. Akc. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w październiku br. ogółem 43.163 ton, z czego 38.296 ton w wywozie z Polski i 4.867 ton w przywozie do Polski. W wywozie z Polski przewożono węgiel, szyny kolejowe, drzewo i zboże. W imporcie do Polski przewożono rudę i drobnicę. Ogółem w miesiącu sprawozdawczym odbyły trampy „Zeglugi Polskiej" 17 podróży, zawijając do: Gdyni, Gdańska, Hull, Methil, Västeras, Londynu, Dordrecht, Rönnskär, Antwerpji, Amsterdamu, Stockholmu, Sundsvall, Lulea, Gefle, Gragenmouth i Rotterdamu.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono w październiku ogółem 11.265 ton towarów, z czego 6.047 ton w wywozie z Polski i 5.218 ton w przywozie do Polski. W eksporcie figurowały: drzewo i drobnica, w imporcie złom oraz również drobnica. Ogółem odbyto 9 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Gdańsk, Antwerpja, Rotterdam, Tallinn i Helsingfors.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. W miesiącu październiku br. statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 5.336 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji. Przez Gdynię wywieziono 3.622 ton, przez Gdańsk 1914 ton. Z poszczególnych towarów największe ilości zajęły: bekony 2.287 ton, jaja 864 ton i drzewo 265 ton.

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe. Statki „Polskarob" przewiozły w październiku 40.205 ton węgla w eksporcie z Polski, z czego do Szwecji 28.185 ton i do Norwegji 12.020 ton. Ogółem odbyto w miesiącu sprawozdawczym 14 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Malmö, Oxelösund, Göteborg, Gefle, Oslo, Västeras,

Haugesund, Slemmestad i Norrköping. Z poszczególnych statków przedsiębiorstwa najwięcej przewiózł w miesiącu sprawozdawczym s/s Robur IV. przeszło 11.300 ton.

Linja Gdynia-Ameryka (P. T. T. O.). Statki Linji Gdynia-Ameryka odbyły w październiku 1 podróż do Ameryki i 1 podróż z Ameryki.

Ogółem przewieziono w miesiącu sprawozdawczym 110 pasażerów, 294 ton towarów i 1.724 worków poczty.

POŁOWY MORSKIE W PAŹDZIERNIKU.

Ogólne połowy ryb w październiku były dość słabe we wszystkich obwodach. W obwodzie gdyńskim nie uprawiano połowów w ciągu 13 dni (4 dni burze) w obwodzie helskim w ciągu 8 dni (5 dni burze). Połowy płastug mają się ku końcowi, chociaż łowiono płastugi w ciągu całego miesiąca. Połowy węgorzy trwały jeszcze do ostatnich dni października na otwartem morzu. Najlepiej łowiono je w Chałupach, Kuźnicy i Jastarni, nieźle też w Wielkiej Wsi i Chłapowie. Rybacy gdyńscy zajmowali się głównie połowem wątłuszy włokami z dość dobrym wynikiem.

Około 20 ukazały się szproty przy cyplu helskim, gdzie łowiono je mancami zastawnemi i pławnicami. Na połowy szprotów przybyła do Helu część kutrów z Jastarni. Połowy śledzi były mniej, niż średnie. W zatoce puckiej w pojedyńczych okazach ukazała się sieja. Ryby słodkowodne poławiano w minimalnych ilościach. Wskutek miernych połowów ceny na ryby wzrosły. Sprzedawano ryby przeważnie w Gdańsku.

Wędzarnie na wybrzeżu rozpoczęły prace, poszukując szczególnie szprotów, za które płacono przeciętnie 50 gr. za kg. t. j. tyle, ile za płastugi, a drożej, aniżeli za śledzie i wątłusze.

Ogółem złowiono w miesiącu październiku 209.830 kg. ryb wartości 148.527 zł. Do wędzarń miejscowych sprzedano 53.070 kg., do Gdańska wywieziono 104.500 kg., na rynkach miejscowych sprzedano 52.260 kg.

RYNEK FRACHTOWY W PAŹDZIERNIKU.

Eksport węgla w październiku wzmógł się, przyczem głównie powiększył się do Szwecji i Francji. Stawki frachtowe, zwłaszcza dla małych statków, podwyższyły się, a mianowicie płacono za 1000-tonowy statek do Fecamp 7/7½. Na skutek pewnego spadku funta armatorzy żądają jednakże płacenia frachtów w walucie francuskiej. Frachtowano statki ok. 2000 ton do portów francuskich nad Kanałem po fr. 28—29 za tonę. Do Sztockholmu frachtowano statki po ok. 3000 ton po 4/6, do Gefle po 4/9, do Norrköping 4/6. Do szwedzkich portów Sundu jak Malmö, Helsingborg, Gothenburg stawki pozostawały na tym samym poziomie. Eksport do Finlandji zmniejszył się, ponieważ fińskie koleje państwowe większą część swoich zleceń oddały Anglji.

Na uwagę zasługuje eksport do Irlandji, na dowód czego podajemy następujące zafrachtowania:

8900 ton	Sligo	8/6, 8/9
2000 „	Limerick	7/—
11/1200 „	Foynes	9/—
6/1000 „	Dublin	9/3
2000 „	Cork	6/6
1800 „	Dublin	6/9
2100 „	Dublin	6/3

Eksport siarczanu amonu z Gdyni do Hiszpanji rozwija się w dalszym ciągu pomyślnie i przewieziono kilka ładunków po 2/3000 ton do Walencji, Barcelony i Tarragony.

Działalność frachtowa w pozostałych towarach była bardzo żywa; głównie zauważyć się dawała podaż ze strony rosyjskich i fińskich jak również północno-szwedzkich eksporterów, wobec czego poszukiwano tonażu pod natychmiastowy załadunek, co było przyczyną, że stawki frachtowe wykazywały stale mocną tendencję. Dlatego też stawki frachtowe dla bardzo śpiesznych ładunków były często do 20% wyższe powyżej normalnego poziomu.

Anglja. Statki linjowe miały dostateczną ilość ładunków i wychodziły wszystkie zupełnie zapełnione. Notowano następujące frachty:

Londyn S. C. D. sh. 30/— per std. D. B. B. Baltwood net. Hull sh 34/— per std. D. B. B. Baltwood gross. Leith/Grangemouth sh 32/— per std. D. B. B. Linienbedingungen. Tyne Dock sh 33/6 per std. D. B. B. Baltwood gross. Liverpool/Manchester sh 38/ - per std. D. B. B. Linienbedingungen.

Zafrachtowano następujące statki:

niem. statek	350	std.	Gdańsk/Londyn	pod mieszany ładunek drzewa
„ „	800	„	„ „	„ „ „ „
duński „	800	„	„ „	„ „ „ „
niem. „	350	„	„ „	„ „ „ „
duński „	700	„	„ „	„ ładunek jodłowych podkładów
norw. „	250	„	„ Wisbech	„ częściowy ładunek okrąglaków

Holandja. W październiku na skutek wzmożonego eksportu zboża była dostateczna podaż ładunków dla statków linjowych. Podaż ładunków była tak duża, że tonaż linjowy nie był wystarczający i dodatkowe statki były stawiane przez armatorów, utrzymujących komunikację. Stawki frachtowe za zboże podniosły się cokolwiek. Płacono za zboże Hf.l 2.75. Stawki za drzewo w większości pozostawały bez zmiany. Większość transportów drzewa do Holandji nie notowano. Również ładowanie kontraktowych partji podkładów dębowych odbywało się w mniejszym zakresie na skutek tego, że składy w Holandji są zapełnione.

Belgja. Na uwagę zasługuje duża podaż żyta i jęczmienia, na skutek której musiano oprócz statków linjowych podstawić kilka trampów. Na skutek dużego popytu tonażu płacono za zboże trochę wyższe stawki niż normalnie. Zafrachtowano niektóre partje po sh. 4/3 w złocie, jak również powyżej.

Stawki frachtowe na drzewo pozostały niezmienione, ponieważ w tym wypadku chodziło o towar mniej terminowy. Za nieobrzynaną dębinę płacono 7/— do 7/3 w złocie za metr kubiczny. Za obrzynaną dębinę i okrąglaki stawkę 6/6 w złocie za cbm. Pełne ładunki drzewa nie wchodziły w rachubę, Prawie wszystkie trampy (poza linjowemi) otrzymywały mieszany ładunek zboża, drzewa i drobnicy. Główne ładunki w październiku szły do Antwerpji. Na uwagę zasługuje zafrachtowanie jednego holenderskiego żaglowca ca. 160 ton pod ładunek wiązanych parkietów dębowych po stawce 9/— za tonę.

Francja. Eksport do Francji był bardzo ograniczony. Zafrachtowano następujące stawki:

niem. statek ca.	450	std D. B. B.	z Gdańska do Dunkierki
„ „	700	„ „ „	„ „ Rouen

po niezmienionych niskich stawkach. Ładunki częściowe do Dunkierki frachtowano po 23/— w złocie, do Bordeaux po 28/— w złocie za standart.

Danja. Eksportowano dość poważne ilości zboża, głównie żyta, jęczmienia, makuchów. Pozatem większe ilości soli potasowych.

Brak odpowiednich żaglowców zaznaczył się w październiku podobnie jak w końcu września, przez co stawki frachtowe uległy zwyżce. Za zboże ciężkie luzem z Gdańska do Danji płacono stawki dochodzące do 7/6 za 1000 kg do portów na północ od Aarhus. Pod koniec miesiąca stawki uległy pewnej zniżce naskutek tego, że frachtujący pokryli swoje zapotrzebowanie w obawie przed dalszą zwyżką, wcześniej.

Kilka ładunków zboża z Gdańska do Esbjerg zafrachtowano po stawce 8/— za tonę.

URUCHOMIENIE NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE GDYŃSKIM.

Warszawska Spółka Budowy Parowozów oddała do użytku Urzędu Morskiego po 3 dalsze dźwigi półportalowe o nośności 3 ton każdy. Dźwigi te ustawione zostały na nadbrzeżu Stanów Zjednoczonych przy magazynie bawełnianym, tak, że obecnie przy tem nabrzeżu pracować będzie 5 dźwigów.

O konieczności zmontowania nowych dźwigów bawełnianych dowodzi fakt, że bezpośrednio po ich przejęciu już tego samego dnia zajęte były pracą przy wyładowaniu transportu bawełny, który nadszedł w sobotę, dnia 5. listopada br. na statku „Stureholm".

PIERWSZY ŁADUNEK TRANZYTOWY RUDY ŻELAZNEJ DLA CZECHOSŁOWACJI.

W dniu 9. lub 10. listopada rb. spodziewane jest nadejście do portu gdyńskiego pierwszego ładnnku rudy żelaznej ze Szwecji, przeznaczonej dla hut czechosłowackich. Ładunek ten w ilości 2.800,— ton zostanie przywieziony przez statek „Żeglugi Polskiej" „Wilno" i złożony narazie na skład przy nabrzeżu Holenderskiem, zanim przewiezie go się do miejsca przeznaczenia.

WALNE ZEBRANIE KOMITETU BUDOWY DOMU MARYNARZA.

W duiu 2. listopada br. odbyło się w czytelni „Domu Marynarza" w Gdyni walne zebranie Komitetu Budowy Domu Marynarza, według następującego porządku obrad: 1. sprawozdanie z działalności Zarządu i finansowe sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, 2. wybór nowego Zarządu, 3. wybór Komisji Rewizyjnej, 4. wolne wnioski.

S/S „PUŁASKI" W DRODZE DO GDYNI.

Statek „Pułaski" Linji Gdynia-Ameryka wypłynął w dniu 4 listopada br. z Nowego Yorku, wioząc na pokładzie: 277 pasażerów, 971 worków poczty i 676,5 ton towarów. W drodze do Gdyni statek zawinął w dniu 6 bm. do Halifaxu w Kanadzie, zabierając 61 pasażerów, 50 worków poczty oraz 0,5 ton towarów. Ogółem wiezie statek na pokładzie 338 pasażerów, 1021 worków poczty i 677 ton towarów. Przyjazd statku do Gdyni przewidziany jest na dzień 16 listopada.

ULEPSZENIE POŁĄCZEŃ MIĘDZY GDYNIĄ I SYCYLJĄ.

Przedsiębiorstwa okrętowe Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd i Det Forenede Dempskibs Selskab posyłać będą co tydzień swe statki na linji

Sycylja — Gdynia, począwszy od listopada br. Statki te zawijać będą do portów w Katanji, Mesynie i Palermo. Rozkład połączeń na powyższej linji podajemy w dziale „Odjazdy i Przyjazdy Statków".

TRANSPORTY BAWEŁNY PRZEZ GDYNIĘ.

Ostatnio nadeszły większe transporty bawełny do Gdyni a mianowicie 9 bm. na s/s Blankaholm 2200 bel i 10 bm. na s/s Stureholm 2450 bel.

KONFERENCJA PRZEMYSŁOWA w KOMISARJACIE RZĄDU.

Dnia 8 bm. odbyła się w Komisarjacie Rządu w Gdyni konferencja w sprawie popierania miejscowego przemysłu, a temsamem zmniejszenia bezrobocia na tutejszym terenie. W konferencji brali udział przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej, Zwiazku Fabrykantów i Przemysłowców: i Towarzystwa Przemysłowców (Rzemieślników).

ZE ZWIĄZKU ARMATORÓW POLSKICH.

Funkcje sekretarza generalnego Związku Armatorów Polskich w Gdyni objął z dniem 1 listopada br. p. dr. Tadeusz Bierowski. Sekretarjat mieści się w gmachu „Żeglugi Polskiej" pokój nr. 14, telefon wewnętrzny nr. 8 i czynny jest codziennie od 11 do 14-tej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA — GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig -- Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Śląsk z Gdyni 15. XI. — z Gdańska 19. XI.
s/s Poseidon z Gdyni 22. XI. — z Gdańska 26. XI.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn 15. XI. z Gdyni — 18. XI. z Gdańska
s/s Tczew 22. XI. z Gdyni — 25. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Rhea 10. XI. z Gdyni — 12. XI. z Gdańska
s/s Ibis 14. XI. z Gdyni — 16. XI. z Gdańska
s/s Pax 17. XI. z Gdyni — 19. XI. z Gdańska
s/s Nereus 21. XI. z Gdyni — 23. XI. z Gdańska
s/s Butt 24. XI. z Gdyni — 26. XI. z Gdańska
s/s Jupiter 28. XI. z Gdyni — 30. XI. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

s/s Cieszyn 15. XI. z Gdyni — 18. XI. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis 14. XI. z Gdyni — 16. XI. z Gdańska
s/s Butt 24. XI. z Gdyni — 26. XI. z Gdańska
s/s Ibis 5. XII. z Gdyni — 7. XII. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Olga 12. XI. z Gdyni — 16. XI. z Gdańska
s/s Gerhard 15. XI. z Gdyni — 19. XI. z Gdańska
s/s Borkum 19. XI. z Gdyni — 23. XI. z Gdańska
s/s J. C. Russ 22. XI. z Gdyni — 26. XI. z Gdańska
s/s Indalsaelfven 26. XI. z Gdyni — 30. XI. z Gdańska
s/s Alexandra 29. XI. z Gdyni — 3. XII. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Najade 14. XI. z Gdyni — 19. XI. z Gdańska
s/s Uranus 21. XI. z Gdyni — 26. XI. z Gdańska
s/s Najade 28. XI. z Gdyni — 3. XII. z Gdańska
s/s Uranus 5. XII. z Gdyni — 10. XII. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. 23. XI. z Gdańska — 24. XI. z Gdyni
s/s Premjer lub substyt. 7. XII. z Gdańska — 3. XII. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. 15. XI. z Gdańska — 17. XI. z Gdyni
s/s Baltonia lub substyt. 29. XI. z Gdańska — 1. XII. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin 16. XI. z Gdańska — 17. XI. z Gdyni
s/s Lwów 23. XI. z Gdańska — 24. XI. z Gdyni
s/s Lublin 30. XI. z Gdańska — 1. XII. z Gdyni
s/s Lwów 7. XII. z Gdańska — 8. XII. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Taarnholm — około (about) 12. XI. z Gdańska
s/s Hjortholm — około (about) 19. XI. z Gdańska

Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni.
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — około (about) 15. XI.
s/s Tiber — około (about) 29. XI.
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni.
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — około (about) — 12. XI. z Gdańska
Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — 17. XI. z Gdańska — 21. XI. z Gdyni
s/s Jaederen — 30. XI. z Gdańska — 5. XII. z Gdyni

Do Gothenburga i zachodnio-szweckich portów oraz Lubeki (Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa 17. XI. z Gdańska — 21. XI. z Gdyni
s/s Jaederen 30. XI. z Gdańska — 5. XII. z Gdyni

Do Kłajpedy (Memel) — Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm 28. XI. z Gdańska-Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus 17. XI. z Gdańska — 19. XI. z Gdyni
s/s Akershus 29. XI. z Gdańska — 2. XII. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Morocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger 14. XI. z Gdańska — 14. XI. z Gdyni
s/s Melilla 15. XII. z Gdańska — 15. XII. z Gdyni

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego

(Algeria — Egipt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hemland 10. XI. z Gdyni — 11. XI. z Gdańska
m/s Erland 26. XI. z Gdyni — 28. XI. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo

(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Valencia 20. XI. z Gdańska

Do Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo — Tarragony — Walencji — Malagi — Kadyx — Tunisu — Algieru — Casablanki — Lizbony — Oporto — Madery.

(Marseiles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo — Tarragona — Valencia — Malaga — Cadiz — Tunis — Algiers — Casablanca — Lisbon — Oporto — Madeira).

F. G. Reinhold Ltd.

Połączenie z Gdynią co 2 tygodnie
About fortnightly sailings

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 27. XI.
s/s Scanmail — z Gdyni 12. XII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 23. XI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Herakles 10. XII. z Gdańska
s/s Equator 10. I. z Gdańska

Do Afryki Południowej i Australji — South Africa and Australia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton około (about) — 29. XI. z Gdyni
m/s Talleyrand około (about) — 20. XII. z Gdyni
m/s Troya około (about) — 20. I. 1933. z Gdyni

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive at Gdynia
s/s Scanpenn — about 11. XI.
s/s Scanmail — about 3. XII.

Linja Gdynia — Ameryka

z N. Yorku s/s Pułaski 4. XI. — przyjazd do Gdyni 16. XI.
z N. Yorku s/s Pułaski 8. XII. — przyjazd do Gdyni 20. XII.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Gerhard 12. XI. — przyjazd do Gdyni 15. XI.
z Hamburga s/s Borkum 16. XI. — przyjazd do Gdyni 19. XI.
z Hamburga s/s J. C. Russ 19. XI. — przyjazd do Gdyni 22. XI.
z Hamburga s/s Indelsaelven 23. XI. — przyjazd do Gdyni 26. XI.
z Hamburga s/s Alexandra 26. XI. — przyjazd do Gdyni 29. XI.
z Hambnrga s/s Victor 30. XI. — przyjazd do Gdyni 3. XII.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — s/s Śląsk 11. XI.
z Rotterdamu — s/s Tczew 18. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — s/s Pax 12. XI. — przyjazd do Gdyni 17. XI.
z Rotterdamu — s/s Nereus 15. XI. — przyjazd do Gdyni 21. XI.
z Rotterdamu — s/s Butt 19. XI. — przyjazd do Gdyni 24. XI.
z Rotterdamu — s/s Jupiter 22. XI. — przyjazd do Gdyni 28. XI.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Uranus 16. XI. — przyjazd do Gdyni 21. XI.
z Bremy — s/s Najade 23. XI. — przyjazd do Gdyni 28. XI.
z Bremy — s/s Uranus 30. XI. — przyjazd do Gdyni 5. XII.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 23. XI.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Butt 17. 11. — przyjazd do Gdyni 24. 11.
z Antwerpji — s/s Ibis 26. 11. — przyjazd do Gdyni 5. 12.
z Antwerpji — s/s Condor 8. 12. — przyjazd do Gdyni 15. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Premjer 17. 11. — przyjazd do Gdańska 20. 11.
z Londynu s/s Premjer 1. 12. — przyjazd do Gdańska 4. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 14. 11.	s/s Baltonia 15. 11.
s/s Baltonia 28. 11.	s/s Baltonia 29. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe A. S.
(Polish-British Steamship Co. Ltd).

z Hull s/s Lwów 17. 11. — przyjazd do Gdańska 20. 11.
z Hull s/s Lublin 24. 11. — przyjazd do Gdańska 27. 11.
z Hull s/s Lwów 1. 12. — przyjazd do Gdańska 4. 12.

Bordeaux — La Palice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z-from Bordeaux — La Pallice	z-from Havre — Dunkirk
s/s Magnus — około (about) 23/24. 11.	s/s Magnus — około (about) 28/30. 11
s/s Skjold — około (about) 1/2. 12.	s/s Skjold — około (about) 6/8. 12

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester około — about	ładuje — loads at Liverpool około — about	ładuje — loads at Swansea około — about
s/s Knud	10/12. 11.	14/21. 11.	23/24. 11.
s/s Taarnholm	24/25. 11.	26/30. 11.	5. 12.

Włochy (Italy) — Genua (Genoa) — Livorno (Leghorno) — Neapol (Naples) — Sycylja (Sicily) — Catania — Messyna (Messina) — Palermo — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia.

F. G. Reinhold Ltd.

z-from	s/s Algarve	s/s Tomsk	s/s Tula
Genoa	5. 11.	9. 11.	30. 11.
Livorno	6. 11.	10. 11.	1. 12.
Neapol	8. 11.	12. 11.	3. 12.
Catania	10. 11.	16. 11.	5. 12.
Messina	11. 11.	17. 11.	6. 12.
Palermo	12. 11.	18. 11.	7. 12.
due at Gdynia	1. 12.	7. 12.	26. 12.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Copenhagen and Gdynia about
s/s Tomsk	21. 11.	23. 11.	1. 12.
s/s Tula	29. 11.	30. 11.	7. 12.

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk

Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig

(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira)

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Algavre about	s/s Algarve about	s/s Tomsk about
Tarragona	1. 11.	15. 11.	22. 11.
Valencja	2. 11.	16. 11.	23. 11.
Almeria	4. 11.	17. 11.	25. 11.
Malaga	5. 11.	18. 11.	26. 11.
Cadiz	6. 11.	19. 11.	27. 11.
at Gdynia	16. 11.	1. 12.	7. 12.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Catania	Messina	Palermo
s/s Bodia	3. 11.	4. 11.	5. 11.
s/s Tomsk	9. 11.	10. 11.	11. 11.
s/s Tula	16. 11.	17. 11.	19. 11.
s/s Bothnia or subst.	23. 11.	24. 11.	25. 11.

Hiszpania — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

z Hiszpanji (from Spain) — s/s Iberia — 9/15. 11.
z Hiszpanji (from Spain) — s/s Scotia — 19/24. 11.
z Hiszpanji (from Spain) — s/s Mansuria — 29. 11. — 3. 12.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Due to sail: Wychodzi z - from	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Trolleholm	— —	5. 11.	— —
s/s Tugela	8. 11.	15. 11.	— —
m/s Svaneholm	18. 11.	25. 11.	30. 11.
m/s Toronto	28. 11.	5. 12.	— —
m/s Vasaholm	8. 12.	15. 12.	21. 12.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tennessee — about first half of November — w I. połowie listopada 5/8. 11.
s/s Svanhild — about second half of November — w II. połowie listopada
s/s Georgia — about first half of December — w I. połowie grudnia

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje ca 15. 11.
s/s Bore IX. — ładuje ca 15. 12.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — ładuje w końcu października — w początku listopada
End of October Beginning of November
s/s Mercator — ładuje w końcu listopada — w początku grudnia
End of November — Beginning of December

Lewant — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — ładuje w Izmir — 23. 10. — 6. 11.
m/s Nordland — ładuje w Izmir — w Haifa — 20./25. 11.

Casablanca — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — ładuje (loads) około (about) 20/25. 11.

Australja — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — ładuje w Sydney (loads at Sydney) 4. 10.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 29. 11.
m/s Mirrabooka — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 13. 10.
oczekiwany w Gdyni — 1. 12.
m/s Talleyrand — ładuje w Sydney (loads at Sydney) 18. 10.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — około (about) 15/20 12.
m/s Troya — ładuje w Sydney (loads at Sydney) — 7/15. 11.
oczekiwany w Gdyni (due at Gdynia) — 15. I. 1933.

WIADOMOŚCI MORSKIE

RUCH PORTOWY W GOTHENBURGU.

W miesiącu wrześniu przeszło przez port w Gothenburgu 1.075.000 ton net., z tego na żeglugę morską przypada 713.000 ton. W pierwszych dziewięciu miesiącach br. przeszło przez port 8.316.000 ton co w porównaniu z tym samym okresem ub. r. oznacza spadek o 248.000 ton.

STAN FLOTY SZWEDZKIEJ.

W tych dniach ukazała się dokładna statystyka, dotycząca stanu floty szwedzkiej w roku 1931. W roku tym flota szwedzka zwiększyła się o 63.294 ton brutto, podczas gdy w 1930 r. statystyka wykazywała wzrost floty o 89.000 ton brutto. Godnem uwagi jest również to, że flota szwedzka w dalszym ciągu ulega motoryzacji i tak w 1931 r. było statków motorowych 29,7%, podczas gdy w 1913 r, było jedynie 0,9% statków motorowych. W roku sprawozdawczym było unieruchomionych 14,7% statków szwedzkich.

NOWE POMIARY STATKÓW.

Stała Komisja Żeglugowo-Portowa przy Lidze Narodów opracowała projekt, na podstawie którego ma się wprowadzić unifikację pomiarów

statków. Przeciwko temu projektowi występuje ogół armatorów skandynawskich, twierdząc że przeprowadzenie tego planu napotyka na zbyt poważne trudności i da mało realnych korzyści. Główna trudność unifikacji polega na tem, że system pomiarów państw skandynawskich a głównie Szwecji, odbiega w znacznym stopniu od systemu angielskiego, na którym nowy system ma się opierać.

FINANSE PORTU W KOPENHADZE.

Budżet portu w Kopenhadze na rok 1933 przewiduje po stronie wpływów ca 4.400.000 koron podczas gdy w budżecie na rok bieżący pozycja ta wynosiła 5.300.000 koron. Między innymi wpływy z odsetek szacuje się na 462.000 koron, z opłat od ładunków na 2.000.000 koron, z opłat od statków na 900.000 koron, z udziału samego portu w wolnej strefie na 425.000 koron.

Po stronie wydatków przewiduje się 2.700.000 koron.

Dług portu kopenhaskiego zmniejszył się od roku 1922 o 14.200.000 koron i wynosi jeszcze obecnie 21.000.000 koron.

STAWKI FRACHTOWE NA DRZEWO FIŃSKIE.

W ubiegłym tygodniu zafrachtowano statek na przewóz 1.600 sążni drzewa z Harnösand do Gandawy (Calais) Dunkierka po 34. sh, na przewóz 450 standartów z tego samego portu do Antwerpji po 46 Belg. (D. B. B.), na przewóz 550 standartów do Antwerpji (D. B. B.) z Haparanda i Pitea po 50 Belg., podczas gdy do Calais z Stokea i Nyhamn przy 575 standartach płacono 37 sh.

W SPRAWIE KOMUNIKACJI Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ.

W tych dniach odbyło się w Berlinie posiedzenie przedstawicieli wszystkich towarzystw okrętowych, zainteresowanych w komunikacji okrętowej z Ameryką Południową. Poruszono przedewszystkiem kwestję usprawnienia wymienionej komunikacji. Usprawnienie to nastąpi prawdopodobnie przez stworzenie „Konferencji dla Ameryki Południowej” na wzór istniejącej „North Atlantic Conference” (Koferencja Północno-Atlantycka.

OBROTY TOWAROWE W PORTACH WŁOSKICH.

W miesiącu wrześniu weszło do portów włoskich 19.714 statków o pojemości 6.599.429 ton reg. Statki te przywiozły 1.635.301 ton towarów oraz 428.227 pasażerów. Opuściło zaś porty 19.858 statków o pojemności 6.724. 295 ton reg. Wywieziono 748.181 ton towarów oraz 376.289 pasażerów.

W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło do portów włoskich 17.989 statków o pojemności 6.639.823 ton reg., przywożąc 2.117.723 ton towarów oraz 425.411 pasażerów. Opuściło zaś porty 17.877 statków o pojemności 6.677.445 ton reg., wywożąc 622.966 ton towarów oraz 427.743 pasażerów.

WIADOMOŚCI CELNE EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ROSNĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWO DLA NASZEGO EKSPORTU NA POŁNOCNYM ZACHODZIE EUROPY.

Jak wiadomo, Anglja przystąpiła do realizowania umów, zawartych w Ottawie z dominjami, a przedewszystkiem z Kanadą. W tym celu z je-

dnej strony wypowiedziała konwencję handlową z Sowietami, a z drugiej strony wezwała państwa skandynawskie do rokowań o rewizję stosunku traktatowego. Pozostaje to szczególnie w związku z dużym kontyngentem bekonów, przyznanym przez Anglję Kanadzie, a więc i z konieczności skontyngentowania przywozu bekonów z innych krajów. Jak wiadomo, na umowę z Kanadą Danja odpowiedziała podwyżką ceł, dotykającą specjalnie angielskich artykułów.

Zachodzi obecnie obawa, że Anglja ureguluje swój stosunek traktatowy z państwami skandynawskiemi, którym zapewne zechce poczynić dość poważne koncesje ze względu na korzystny swój bilans z temi państwami, a zwłaszcza ze względu na swój eksport węgla, to pociągnie za sobą ograniczenie naszych możliwości wywozowych do Anglii, zwłaszcza w zakresie bekonów. grożąc przyznaniem nam kontyngentu stosunkowo niskiego i niewystarczającego. Sytuacja Polski w tej sprawie jest dosyć trudna, ponieważ jesteśmy naogół mało pojemnym rynkiem zbytu i nie przedstawiamy dla eksportu angielsgiego tego zainteresowania, co kraje skandynawskie. Nadto ściślejsze związanie Anglji z krajami skandynawskiemi grozi ograniczeniem naszego rynku zbytu w krajach skandynawskich w zakresie węgla.

W miarę eliminowania naszego eksportu z rynków środkowo-europejskich, których udział w naszym ogólnym eksporcie spadł w przeciągu kilku lat z 60% na 33%, staraliśmy się rozbudować nasze stosunki z wachlarzem północno-zachodnim, t. j. z krajami skandynawskiemi i Anglją. Tymczasem i na tym niesłychanie ważnym odcinku grożą nam obecnie wielkie niebezpieczeństwa, które mogą wyniknąć z większego zbliżenia tych wszystkich państw, t. j. Anglji z jednej strony, a krajów skandynawskich z drugiej. (B. I. S.)

W SPRAWIE OBROTU KOMPENSACYJNEGO.

Na podstawie p. 2 obwieszczenia Ministerstwa Skarbu z dnia 16 lugo 1932 r. (Mon. Polski, nr. 40, poz. 44) został uznany za kompensacyjny wywóz od dnia 1 listopada b. r. następujących towarów:

Nazwa towaru	Stosunek % ulgi przywoz. do wartości wywożonego towaru	kierunek wywozu
1) naczynia blaszane emaljow.	30	tylko przez porty polskie t. j. Gdynię i Gdańsk
2) maszyny włókiennicze (przewidziane w tar. cel. poz. 167 19—26)	30	"
3) aparaty radjowe i ich części	30	"
4) krochmal i mączka ziemniaczana	30	"
5) syrop ziemniaczany, glukoza oraz dekstryna	30	zgodnie z ust. 1 p. 4 obw. z dn. 19. II 1932. Mon.Pol. nr.40, poz.44)

Do wystawiania zaświadczeń kompensacyjnych na powyższe towary, poczynając od dnia 1 listopada 1932 r. zostały upoważnione Izby Przemysłowo-Handlowe.

Za kompensacyjny został uznany eksport towarów podanych pod p. 1, 2, 3 i 4, dokonywany tylko przez Gdynię i Gdańsk.

W SPRAWIE ZWROTU CEŁ PRZY WYWOZIE BEKONÓW I SZYNEK.

W Dzienniku Ustaw nr. 95, poz. 824 ukazało się rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 21 październeika 1932 r. o dalszem przedłużeniu terminu ważności rozporządzenia z dnia 22 kwietnia 1932 r. w sprawie zwrotu ceł przy wywozie bekonów i szynek.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ostatnie notowania bekonów na giełdzie londyńskiej (z dnia 3. XI.) nie wykazały znaczniejszych odchyleń w porównaniu z tygodniem poprzednim, za wyjątkiem gatunku irlandzkiego, który zniżkował dość znacznie, a mianowicie o 8—10 sh.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekony	duńskie	49—52
„	szwedzkie	48—52
„	holenderskie	38—45
„	polskie	40—45
„	irlandzkie	52—62

Notowania bekonu polskiego w Hull wynosiły 45—47 sh., w Liverpool 46—49 sh., w Cardiff 50 sh.

Dowozy w tygodniu poprzednim do Londynu wynosiły 79.161 cwt., z czego na Danję przypada 37.548, na Szwecję 4.767, na Polskę 10.067, na Holandję 11.214, na Litwę 10.084.

Uboje świń na bekony przedstawiały się w poprzednim tygodniu w poszczególnych państwach następująco: ubój duński wynosił 118.021 sztuk, szwedzki 3.821. holenderski 34.253 polski 17.196 i litewski 16.444.

Według danych Polskiego Związku Bekonowego, ubój polski za czas od 29 października do 4 listopada wynosił 15.743 szt., co w porównaniu z tygodniem poprzednim wykazuje spadek o 1.453 sztuki.

Ogólna tendencja na rynku angielskim w tygodniu sprawozdawczym spokojna, obroty umiarkowane.

Prawdopodobnie miesiąc listopad nie przyniesie poprawy na rynku bekonów.

W SPRAWIE EKSPORTU RUR KANALIZACYJNYCH DO AUSTRJI.

Ze sfer przemysłowych naszego okręgu komunikują nam w sprawie eksportu rur żeliwnych (kanalizacyjnych) z Polski do Austrji co następuje.

Według danych statystycznych import rur żeliwnych z Polski do Austrji wynosił w ostatnich 8 miesiącach bieżącego roku 514.300 kg, podczas gdy eksport tych rur z Czechosłowacji do Austrji wynosił w tym samym czasie 3.549.900 kg, czyli, że import czechosłowackich hut przewyższa siedmiokrotnie import polski.

Powyższy stan rzeczy tłumaczy się tem, że Czechosłowacja, jako korzystająca z dogodnego sąsiedzkiego położenia, może bez uszczerbku dla przemysłu eksportować rury kanalizacyjne po cenach niższych od polskich, korzystając przytem ze specjalnych ulg przewozowych i celnych. W dotychczasowym eksporcie rur do Austrji brały udział odlewnie polskie, położone bliżej granicy przejściowej, t. j. Zebrzydowice. Odlewnie pomorskie natomiast, ze względu na odległość i wyższy przewóz kolejowy, nie brały udziału w eksporcie do Austrji. W tym celu należałoby skonstruować taryfę kolejową na eksport rur do Austrji w ten sposób, aby stawki eksportowe z wszystkich miejscowości Rzeczypospolitej Polskiej były zrównane.

Dotychczasowy eksport nasz wykazał, że skutecznie konkurujemy z wyrobami pochodzenia czeskiego i niemieckiego. Przeto nie ulega wątpliwości, że z chwilą wprowadzenia ulg przewozowych do granicznej stacji przemysł pomorski będzie mógł przeprowadzić daleko idącą obniżkę cen na rury na rynku austrjackim i uzyskać ten rynek.

W sprawie ewentualnej rewizji taryfy celnej austrjackiej poz. 377, zmierzającej do zniesienia cła na rury, nadmienić należy, że zniesienie tego cła w Austrji nie wpłynie na zwiększenie eksportu rur z Polski, gdyż wątpliwem jest, czy w taryfie celnej austrjackiej rury pochodzenia polskiego znalazłyby większe uprzywilejowanie od rur czechosłowackich. O ile tendencja rokowań handlowych polsko-austrjackich przybierze formę największego uprzywilejowania, to musi ona polegać na wzajemności, a w tym wypadku również pozycja 937 nowej polskiej taryfy celnej winna ulec redukcji stawek celnych. Z tego względu projektowane zniesienie cła w taryfie celnej austrjackiej na rury jest niemożliwe, bowiem analogicznie należałoby postąpić z cłem w polskiej taryfie celnej, co dałoby asumpt do żądania tej ulgi przez inne kraje traktatowe.

KONIECZNOŚĆ IMPORTU CUKRU DO AUSTRJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że tegoroczne zbiory buraków cukrowych w Austrji wypadły znacznie gorzej niż się spodziewano. Ogółem zebrano $9^1/_2$ milj. kwintali, wobec $9^3/_4$ milj. kwintali w roku ubiegłym. Zbiory wypadły tem mniej pomyślnie, że w r. b. wzięto pod uprawę powierzchnię o 3% większą, niż w roku ubiegłym. Nadomiar złego spadła również procentowa zawartość cukru tak, że w tegorocznej kampanji produkcja cukru nie przekroczy $1^1/_2$ milj. kwintali, wobec 1,63 milj. kwintali w r. ub.

Ponieważ ta ilość nie wystarczy dla pokrycia potrzeb rynku wewnętrznego, otwierają się realne widoki zbytu. Polska bierze w tym roku udział tylko w dostawie melasy (I. VIII. 1932 - 55.266 q wartości 498 tys. szyl. wobec 70.555 q wartości 598 szyl. w r. z.), gdy tymczasem w roku ubiegłym ulokowali polscy eksporterzy w tym samym okresie ośmiomiesięcznym również 1.017 kwintali syropu wartości 43.000 szyl. W roku bieżącym import syropu z Polski spadł do zera.

W SPRAWIE EKSPORTU KONI PRZEZ PORTY POLSKIE.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje. że na posiedzeniu Międzyministerjalnej Komisji Taryfowej w dniu 26 października br. przyznana została zniżka 20% do obowiązujących stawek kolejowych przy wywozie koni przez porty polskie do wszystkich krajów przeznaczenia.

KONWENCJA WETERYNARYJNA MIĘDZY POLSKĄ A BELGJĄ.

W Dzienniku Ustaw nr. 96 z dnia 3 bm. ukazał się tekst konwencji weterynaryjnej między Polską a Belgją oraz oświadczenie rządowe z dnia 18 października 1932 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych powyższej konwencji, podpisanej w Brukseli dnia 18 grudnia 1930 r.

W SPRAWIE WYSTAWIANIA FAKTUR NA TOWARY WYSYŁANE DO PALESTYNY.

Za pośrednictwem biura Izby otrzymać można formularze faktury na towary, wysyłane do Palestyny. Formularze te ustalone zostały przez Związek Komiwojażerów w porozumieniu z Dyrekcją Ceł.

W związku z tem Izba wyjaśnia, że w myśl istniejącej ustawy dozwolone jest wystawianie faktur w każdym języku, a więc i w polskim. Ze względu jednak na to, że przepisy wykonawcze do palestyńskiej ustawy celnej wymagają przetłumaczenia faktur, wystawionych w języku innym niż angielski i dołączenia tłumaczenia do deklaracji celnej, jest bardzo wskazanem, dla uniknięcia nieporozumień i kosztów, aby faktury na towary, wysyłane do Palestyny, były wystawiane w języku angielskim.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY IMPORCIE DO TURCJI.

W związku z zapytywaniami sfer handlowych swego okręgu, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że przy imporcie towarów do Turcji wymagane są świadectwa pochodzenia, zalegalizowane przez konsulat turecki.

FAKTURY KONSULARNE PRZY IMPORCIE DO CHIN.

W uzupełnieniu poprzednich informacyj, Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że rozporządzeniem z dnia 22 sierpnia postanowienia karne w sprawie clenia towarów przy imporcie do Chin niezaopatrzonych w faktury konsularne, zostały złagodzone na przeciąg do dnia 1 stycznia 1933 r. w sposób następujący:

1) towary wysłane z zagranicy w przeciągu września i października 1932 r. i niezaopatrzone w faktury konsularne, będą opłacały po przyjściu do Chin za wystawienie faktur przez urzędy celne chińskie, stawkę zwykłą tj. 5 złotych jednostek celnych (USS. 2),
2) towary wysłane z zagranicy w przeciągu listopada i grudnia i nie zaopatrzone w faktury konsularne, będą opłacały podwójną stawkę, t. j. 10 złotych jednostek celnych.
3) towary wysłane z zagranicy po 1-szym stycznia 1933 r. i nie zaopatrzone w faktury konsularne, będą opłacały stawkę przewidzianą w art. IX. rozporządzenia z dnia 11. VI. 1932 r., tj. 15 złotych jednostek celnych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również adresy odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł na koszta pocztowe.

232. Pewna poważna firma branży nasienno-zbożowej w Berlinie ma zamiar sprowadzić z Polski większa partję maku niebieskiego.
233. Pewna firma w Londynie ofiaruje swe usługi pośrednicze firmom polskim, eksportującym do Anglji.

WIADOMOŚCI Z GRUDZIĄDZA

OPŁATA ZA AWIZOWANIE PRZESYŁEK KOLEJOWYCH.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, na skutek zażalenia, wniesionego do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, odnośnie do nadmiernych opłat, pobieranych przez ekspedycje towarowe za awizowanie przesyłek, otrzymał od Dyrekcji tej wyjaśnienie, z którego wynika, co następuje:

1) za telefoniczne awizowanie dwu lub więcej przesyłek ekspedycja towarowa ma prawo pobierać tylko 50 groszy łącznie od wszystkich przesyłek,
2) Za doręczenie zawiadomienia przez posłańca wolno pobierać 80 gr. za pierwszy kilometr i 40 gr. za każdy zaczęty następny kilometr. Jeżeli jednak posłaniec doręcza jednemu odbiorcy jednocześnie kilka zawiadomień — wskazana opłata pobierana być może w pojedyńczym wymiarze, jak za doręczenie jednego zawiadomienia.

Ponieważ wiele firm uskarża się na to, że ekspedycje towarowe pobierają wyższe opłaty — wzywa się zainteresowane przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe na Pomorzu do nadesłania pod adresem Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Grudziądzu, ul. Wybickiego 39, odnośnych materjałów, które zostaną przedstawione Dyrekcji Kolei.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

WALUTA POLSKA NA KOLEJACH W GDAŃSKU.

W numerze 95. Dziennika Ustaw RP. z dnia 31. października 1932 r. ogłoszone zostało rozporządzenie ministra komunikacyj z dnia 25. października 1923 r. wprowadzające wyłączność waluty polskiej w opłatach kolejowych na obszarze W. M. Gdańska. Zgodnie z tem rozporządzeniem należności przewozowe (przewoźne i opłaty dodatkowe) i inne koszty, które w związku z przewozem osób, bagażu i przesyłek ekspresowych oraz przesyłek towarowych kasy kolejowe na stacjach kolei, pozostających na obszarze W. M. Gdańska w administracji polskiej, pobierać będą należności oraz pozostające w związku inne świadczenia kolei wyłącznie w walucie polskiej. Odpowiednie zmiany taryf zostaną wprowadzone równocześnie z wejściem w życie tego rozporządzenia, które obowiązywać będzie z dniem 1 grudnia 1932.

KARTY LEGITYMACYJNE DLA KOMIWOJAŻERÓW POLSKICH DZIAŁAJACYCH W SZWAJCARJI, GRECJI I CZECHOSŁOWACJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje iż rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29 października 1932 r. (Monitor Polski nr. 256, z dn. 7. XI. 1932 r.) upoważnioną została do wydawania kupcom, przemysłowcom oraz ich komiwojażerom, komiwojażerskich kart legitymacyjnych, z ważnością na dwanaście miesięcy od daty wystawienia.

PROJEKT UTWORZENIA IZB PRACY.

W Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej jest wstępnie rozpatrywany projekt utworzenia izb pracy. Składałyby się one z dwu sekcyj, w których jedna obejmowałaby pracowników umysłowych, a druga robotników, reprezentowanych przez związki robotnicze o charakterze przymusowych korporacyj. Izby te wzorowane byłyby na Izbach Przemysłowo-Handlowych.

POŁĄCZENIE TELEFONICZNE MIĘDZY POLSKĄ I KONGIEM BELGIJSKIEM.

Z dniem 29. października br. otwarto ruch telefoniczny między Warszawą, Bielskiem, Bydgoszczą, Gdynią, Katowicami, Krakowem, Lublinem, Lwowem, Łodzią, Poznaniem i Wilnem a Leopoldville (Kongo belgijskie) via Berlin - Bruksela radio - Leopoldville.

Opłata za trzyminutową rozmowę między Polską a Kongiem belgijskiem wynosi 80 fr. (taksa polska 10 fr. — taksa niemiecka 10 fr., taksa radjotelegraficzna 57 fr.) i za każdą dalszą minutę 1/3 powyższej stawki.

Opłata za zawiadomienie w razie niedojścia do skutku rozmowy wynosi 13 fr. 66 c. (taksa polska 3 fr. 33 c. — taksa niemiecka 3 fr. 33 c. — taksa belgijska 1 fr. — taksa radjotelefoniczna 6 fr.).

Ruch telefoniczny między Polską i Kongiem belg., odbywa się od godz. 8,30 do 10,30 i od 12,30 do 15,30 w dni powszednie i od 8,30 do 10,30 w niedziele i święta według czasu środkowo europejskiego.

PODATKI PŁATNE W LISTOPADZIE.

W listopadzie br. przypadają terminy płatności następujących podatków:

1) zaliczka miesięczna na podatek przemysłowy od obrotu, osiągniętego w październiku br. przez przedsiębiorstwa handlowe pierwszej i drugiej kategorji oraz przemysłowe od pierwszej do piątej kategorji, prowadzące prawidłowe księgi handlowe tudzież przez przedsiębiorstwa, obowiązane na zasadzie własnych statutów i przepisów prawnych do publicznego ogłaszania sprawozdań. Zaliczka płatna jest do 15 listopada br.;

2) do dnia 15 listopada br. płatna jest kwartalna zaliczka na podatek przemysłowy od obrotu za trzeci kwartał br. przez przedsiębiorstwa, które nie zadeklarowały miesięcznych wpłat zaliczek;

3) w ciągu 7 dni od daty potrącenia płatny jest podatek państwowy od dochodu, emerytur, wynagrodzeń za najemną pracę, potrącony w ciągu października 1932 r.;

4) do dnia 15 listopada br. płatna jest miesięczna zaliczka nadzwyczajnego podatku od zajęć zawodowych za październik 1932 roku;

5) do dnia 5 listopada br. płatny jest podatek państwowy od ennrgji elektrycznej, potrącony za drugą połowę października br., zaś do dnia 20 listopada br. płatny jest podatek od energji elektrycznej, potrącony w pierwszej połowie listopada;

6) w ciągu listopada b. r. płatna jest III kwartalna zaliczka podatku państwowego od nieruchomości wraz z dodatkiem komunalnym do tegoż podatku;

7) w ciągu listopada b. r. płatna jest IV kwartalna rata podatku państwowego od lokali i placów niezabudowanych;

8) do dnia 15 listopada br. płatna jest II półroczna rata podatku państwowego gruntowego. Ponadto płatne są podatki zaległe, odroczone lub rozłożone na raty, których termin płatności przypada w listopadzie br. oraz te podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze z terminem na listopad br.

PRZEGLĄD USTAWODAWSTWA GOSPODARCZEGO

Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 759 Roporządzenie Ministra Skarbu z dnia 20. października 1932 r. w sprawie określenia w trybie § 1. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z ania 29 czerwca 1924 r. o lichwie pieniężnej najwyższych dozwolonych korzyści majątkowych w pieniężnych stosunkach kredytowych.

Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 767. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o zmianie niektórych postanowień ustawy o państwowym podatku dochodowym.

Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 769. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o wykonanie egzekucji z nieruchomości przez Państwowy Bank Rolny.

Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 783. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o warunkach uprawnień do holowania statków w polskich portach morskich.

Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 784 Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21. października 1932 r. o premjowaniu pojazdów mechanicznych.

Dz. U. R. P. Nr, 92, poz. 797. Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 30. września 1932 r. o uldze celnej na jądra pestek egzotycznej odmiany moreli, t. zw. ghejsi, łuszczone.

Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 806. Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1932 r. o Najwyższym Trybunale Administracyjnym.

Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 809. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1932 r. o dochodzeniu rozszczeń pieniężnych i egzekucji należności pieniężnej, opatrtych na tytułach prywatno-prawnych, przypadających od związków komunalnych.

Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 811. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z duia 27 października 1932 r. o reorganizacji prawnopublicznych zakładów ubezpieczeń w województwach poznańskiem i pomorskiem.

Dz. U. R. P. Nr. 94. poz. 841. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. października 1932 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29. listopada 1930 r. o organizacji i unkcjonowaniu instytucyj ubezpieczeń społecznych.

Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 881. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27. października 1932 r. w sprawie uzupełnienia ustawy z dnia 22. lipca 1925 r. o uregulowaniu obrotu cukrem na obszarze Rzeczypospolitej.

Firmy portowe,
upoważnione do załatwiania formalności celnych
w porcie gdyńskim.

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 1539, 1575.
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Świętojańska, tel. 1331, 1350.
4. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1290, 1291.
5. „Atlantic“, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1617, 1809.
6. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1230, 1231 (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ulica Swiętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.